

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Nusantara adalah sebuah *archipelago*, yaitu negara yang wilayahnya terdiri dari kepulauan dengan perairan laut. Undang-Undang Kelautan R.I No.32 tahun 2014 tentang Kelautan, Pasal 3, butir (a) menegaskan bahwa Indonesia sebagai Negara Kepulauan¹, dimana tujuh puluh tujuh persen dari wilayahnya berupa perairan atau laut. Ditinjau dari lalu-lintas pelayaran antar benua, dimana kita diapit oleh dua samudera besar, yaitu samudera Pasifik dan samudera Hindia, Nusantara menjadi penghubung lintas pelayaran dari Atlantik atau dunia barat ke Pasifik atau dunia timur, melalui selat Malaka. Sedangkan untuk menghubungkan pulau-pulau di Nusantara ini dibutuhkan angkutan air, baik berupa perahu/kapal layar motor tradisional hingga kapal-kapal kargo modern dengan muatan curah ataupun *container vessel* dan *tanker vessel* yang memuat bahan cair seperti minyak bumi dan lain-lain. Tidak dapat dipungkiri bahwa sektor pelayaran antar pulau akan berkontribusi besar dalam meningkatkan kesejahteraan Nusantara.

Dalam kegiatan transportasi kapal laut terdapat risiko-risiko dan ancaman keselamatan yang dapat mendatangkan kerugian harta benda, jiwa manusia dan lingkungan. Di sisi lain, industri jasa angkutan laut atau pelayaran adalah merupakan industri yang termasuk dalam industri *high capital*, atau memerlukan modal yang besar. Alat produksi utama dalam usaha pelayaran adalah kapal laut.

Perairan Nusantara yang sedemikian luas dan dengan iklim atau cuaca yang sangat dipengaruhi oleh samudera-samudera di sekitarnya, yaitu Samudera Hindia, Samudera Pasifik serta daratan Asia dan Australia, menjadikan cuaca di laut yang sangat dinamis. Pada musim-musim tertentu laut akan menjadi berbahaya, sedangkan di perairan lain, bahaya ada setiap saat, seperti di selatan

¹ Undang-Undang R.I No.32 tahun 2014 tentang kelautan, pasal 3, butir a.

Pulau Jawa atau perairan barat Pulau Sumatera. Keselamatan transportasi laut merupakan *domain* Kementerian Perhubungan, dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan laut. Undang-undang yang mengatur transportasi laut adalah Undang-Undang Pelayaran No.17 tahun 2008. Serta turunan-turunannya seperti Peraturan Presiden No.40 tahun 2015 tentang Perhubungan Laut, Permenhub No. KM 62 tahun 2010 serta masih banyak lainnya. Semuanya ini ditujukan demi keselamatan pelayaran, meningkatkan kesadaran mengenai keamanan dan keselamatan laut (*seaworthiness*) untuk menekan angka kecelakaan. Dalam jurnalnya Tenda Bisma Bayuputra² mengatakan bahwa untuk kegiatan pelayaran atau angkutan laut, termasuk kegiatan di dalam pelabuhan merupakan tanggung jawab Syahbandar selaku kepala Pelabuhan. Bagaimanakah dengan kecelakaan terbakarnya 30 unit kapal Nelayan di Pelabuhan Muara Baru pada hari Sabtu pukul 15.19 WIB hingga Minggu sekitar pukul 05.16 WIB. Seharusnya fasilitas keamanan di Pelabuhan merupakan tanggung jawab Perhubungan Laut seperti disampaikan oleh Tenda Bisma bahwa di dalam melaksanakan peran serta tugas kesyahbandaran Syahbandar harus bekerja secara profesional baik dalam fungsi pengawasan, penerbitan dokumen pelayaran, maupun pengoordinasian seluruh kegiatan di Pelabuhan³. Dalam hal cuaca, perhubungan laut dibantu oleh BMKG (Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika). Keselamatan pelayaran dari bahaya-bahaya laut adalah berbicara mengenai kondisi cuaca, kondisi kapal dalam hal laik laut; jenis muatan dan awak kapal.

Kerugian yang disebabkan dari kecelakaan kapal sangat besar dilihat dari sisi materi, belum lagi apabila dilihat dari jiwa manusia ataupun kerusakan lingkungan yang disebabkan.

Salah satu cara mengelola risiko, (*risk management*) yang dilakukan oleh pelaku usaha terkait dengan pelayaran, yaitu dengan penutupan asuransi kecelakaan laut atau kerugian laut sebagaimana dalam Pasal 41 Ayat 3 UU No.17

² Tenda Bisma Bayuputra, TINJAUAN YURIDIS MENGENAI PERAN SYAHBANDAR DALAM KEGIATAN PELAYARAN ANGKUTAN LAUT DI INDONESIA, *Lex et Societatis*, Vol. III/No. 3/April/2015, hlm.35.

³ Ibid

Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tujuannya, jika terjadi risiko maka pelaku usaha dapat mengurangi atau membagi risiko tanggung jawab yang mungkin akan terjadi, atau mengalihkan seluruh risiko kepada perusahaan asuransi, sebagaimana fungsi asuransi dalam pengalihan risiko (*transfer of risk*) dan pembagian risiko (*distribution of risk*). Termasuk juga manfaat yang dapat diklasifikasikan dalam fungsi utamanya, kemudian fungsi sekunder serta fungsi tambahan. Namun sayangnya, untuk kapal-kapal kecil dengan ukuran dibawah 35 GT atau kapal ikan kecil belum diatur kewajiban untuk diasuransikan⁴. Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mewajibkan seluruh kapal dengan *Gross Tonnage* 35 (35 GT) untuk diasuransikan terhitung mulai 1 Maret 2015 berdasarkan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor AL.801/1/2 Phb 2014 ini melengkapi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pasal 203. Sedangkan untuk kapal Nelayan telah diatur mendapatkan jaminan perlindungan dari pemerintah melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016⁵ tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudidaya Ikan, dan Petambak Garam. Selain itu Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 42 Tahun 2016⁶ juga mengatur tentang perjanjian asuransi antara perusahaan asuransi dan nelayan, pembudidaya ikan, serta petambak garam sebagai pihak bertanggung dengan memberikan penggantian jika terjadi risiko-risiko yang ada di dalam polis asuransi.

Dalam hal terjadinya kecelakaan kapal, karena ini menyangkut keselamatan pelayaran, maka selain syahbandar, nakhoda, pemilik kapal atau perusahaan pelayaran juga harus bertanggungjawab⁷. Tanggung jawab pemilik kapal atas keselamatan kapal, muatan, jiwa dan lingkungan diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, termasuk juga keamanan barang yang diangkutnya. melalui penutupan asuransi.⁸ Jenis atau tipe kapal serta *seaworthy*,

⁴ Ibid

⁵ Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016⁵ tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudidaya Ikan, dan Petambak Garam

⁶ Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 42 Tahun 2016

⁷ Hari Utomo, Siapa yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum dalam Kecelakaan Kapal, Jurnal Legislasi Indonesia Vol.14 No.01, Maret 2017, hlm.69

⁸ Undang-Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

kelaiklautan sebuah kapal adalah salah satu hal yang akan selalu diperhitungkan oleh pihak asuransi pelayaran dalam rangka penutupan pertanggungan asuransi.

Bunga Mega Aprilia yang mengadakan studi tentang implementasi asuransi rangka kapal di Perum Perindo, sebuah perusahaan perikanan milik BUMN menyimpulkan adanya gap sekitar 40% antara persyaratan kelayakan dari asuransi dan pemenuhan persyaratan tersebut.⁹ Dapat kita bayangkan untuk kapal-kapal perikanan rakyat yang tidak terkelola dengan baik, kemungkinan gap-nya akan lebih besar yang mempengaruhi kelayakan asuransi.

Dalam terjadi kecelakaan kapal, maka asuransi sebagai penanggung yang mengambil alih kerugian memerlukan informasi akurat, fakta-fakta fisik dan dokumen sebagai acuan dalam proses pencairan klaim kerugian. Oleh karena itu, asuransi akan melakukan penyelidikan atau investigasi sendiri dalam menggali fakta-fakta kecelakaan. Disisi lain ada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai regulator yang mempunyai wewenang dalam penyidikan kecelakaan kapal dimana berita acara penyidikan (BAP)-nya menjadi acuan dari pihak asuransi dalam pencairan klaim. Meskipun asuransi mempunyai tim investigasi independen, namun sesuai hukum yang berlaku, LKK (laporan kecelakaan kapal) dari Direktorat Jenderal Perhubungan yang mempunyai kekuatan hukum.

Penulis membatasi penelitian ini pada asuransi pelayaran yang mencakup kapal-kapal di atas 35 GT, khususnya kapal barang, baik curah maupun hasil tambang yang mana mencakup 3 jenis Asuransi ,yaitu Asuransi Rangka Kapal, yang akan menanggung kerugian atas kapal itu sendiri; Asuransi Muatan yang akan menanggung kerugian muatan yang hilang dan rusak akibat kecelakaan kapal dan Asuransi tanggung-gugat yang melindungi kerugian pihak ketiga (P & I Club) akibat kecelakaan kapal gugat (P & I Club). Penyebab kecelakaan kapal sering menjadi pangkal sengketa antara pemilik kapal dan Asuransi. Selain Nakhoda dan pemilik kapal, tentunya Syahbandar yang berperan sebagai pengawas dan penerbit ijin berlayar serta melakukan penyidikan diharapkan lebih

⁹ Bunga Mega Aprilia, Asuransi Kerangka Kapal Perikanan Sebagai Strategi Manajemen Risiko (Studi Kasus: Perusahaan Umum Perikanan Indonesia), Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan Vol. 10 No. 2 November 2019, hlm.57.

proaktif dan profesional. Sebab penyebab kecelakaan kapal sering menjadi pangkal sengketa antara Asuransi dan pemilik Kapal seperti dibahas oleh Marihot Simanjuntak dalam jurnalnya Penyelesaian Klaim Asuransi Marine Hull and Machinery di PT Asuransi Purna Artanugraha (Sudi Kasus Putusan MA-RI No. 1815 K/Pdt/2015)¹⁰.

Persaingan dalam bisnis asuransi yang semakin ketat membuat perusahaan asuransi sebagai penanggung berlomba merebut pelanggan atau bertanggung dan mempertahankan pelanggan yang sudah ada, kepentingan komersial pemilikan kapal dan pemilik muatan untuk mendapatkan penggantian klaim merupakan motif dalam terjadinya kecurangan dalam proses klaim asuransi kapal diatas 35 GT.

Dari uraian di atas, maka penulis memutuskan untuk meneliti kemungkinan-kemungkinan dan potensi terjadinya TIPIKOR dibidang pelayaran Indonesia, khususnya menyangkut asuransi pelayaran.

1.2. Identifikasi Masalah

Nilai pertanggungan asuransi kapal yang besar dan tingginya risiko kecelakaan pelayaran menyebabkan tidak semua perusahaan asuransi dapat masuk ke pelayaran. Perusahaan asuransi pelayaran yang ada menerapkan persyaratan yang rumit dalam proses Pencairan klaim kecelakaan kapal di Indonesia. Disisi lain pemilik kapal mempunyai kepentingan yang besar akan cairnya klaim kecelakaan untuk menutup kerugian perusahaan.

Sementara itu, Perhubungan Laut sebagai regulator mempunyai peran penting dalam menetapkan kapal laik layar atau tidak., termasuk dalam penyelidikan kecelakaan kapal dimana hasilnya akan menjadi bukti otentik dalam keputusan dicairkan atau tidaknya klaim kerugian kecelakaan kapal. Pada kenyataannya, kecelakaan kapal laut di Indonesia cukup tinggi. Menurut data dari

¹⁰Marihot Simanjuntak, Penyelesaian Klaim Asuransi Marine Hull and Machinery di PT Asuransi Purna Artanugraha (Sudi Kasus Putusan MA-RI No. 1815 K/Pdt/2015), Jurnal Hukum to-ra: HUKUM UNTUK MENGATUR DAN MELINDUNGI MASYARAKAT, 28 Februari 2021, hlm.157—169.

asosiasi pencairan klaim kecelakaan juga tinggi. Padahal seperti kita ketahui, perairan kita adalah gabungan dari perairan aman dan berbahaya yang tentunya cukup berisiko bagi dunia pelayaran. Tingkat kecelakaan pelayaran yang tinggi sangat merugikan bagi usaha Asuransi sebagai penanggung dan pengambil alih risiko pelayaran tersebut.

1.3. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut di atas, penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah proses pencairan klaim kerugian kecelakaan kapal tenggelam pada perusahaan asuransi pelayaran dikaitkan menurut peraturan perundang-undangan di Indonesia?
2. Bagaimanakah pertanggungjawaban tindak pidana korupsi dalam proses pencairan dana klaim asuransi kecelakaan kapal tenggelam dalam rangka penegakan hukum?

1.4. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui ketentuan asuransi pelayaran (*marine insurance*) akibat kerugian kecelakaan kapal laut tenggelam menurut peraturan perundang-undangan di Indonesia.
2. Untuk mengetahui penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana korupsi dalam proses pencairan klaim kerugian akibat kecelakaan kapal laut tenggelam.

1.4.2. Manfaat Penelitian

1.4.2.1. Manfaat Teoritis

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan bahan bagi regulator pelayaran, dalam hal ini Perhubungan Laut dalam meningkatkan

perannya dalam menekan kecurangan dan tindak pidana korupsi asuransi pelayaran.

2. Memberikan sumbangsih terhadap perkembangan ilmu administrasi niaga pelayaran dan perundang-undangan pelayaran Indonesia dalam menekan kecelakaan pelayaran.

1.4.2.2. Manfaat Praktis

1. Memberikan masukan kepada pejabat kesyahbandaran perhubungan laut dalam melakukan penyidikan atas terjadinya kecelakaan kapal laut/pelayaran.
2. Hasil pemikiran berupa karya ilmiah ini dapat digunakan sebagai sumbangan karya ilmiah dalam perkembangan Hukum Pelayaran Indonesia dan ilmu Asuransi, khususnya asuransi kerugian atas kecelakaan kapal laut dalam menetapkan syarat yang aman untuk penutupan polis.

1.5. Kerangka Teoritis, Konseptual dan Pemikiran

1.5.1. Kerangka Teoritis

1.5.1.1. Teori Penegakan Hukum

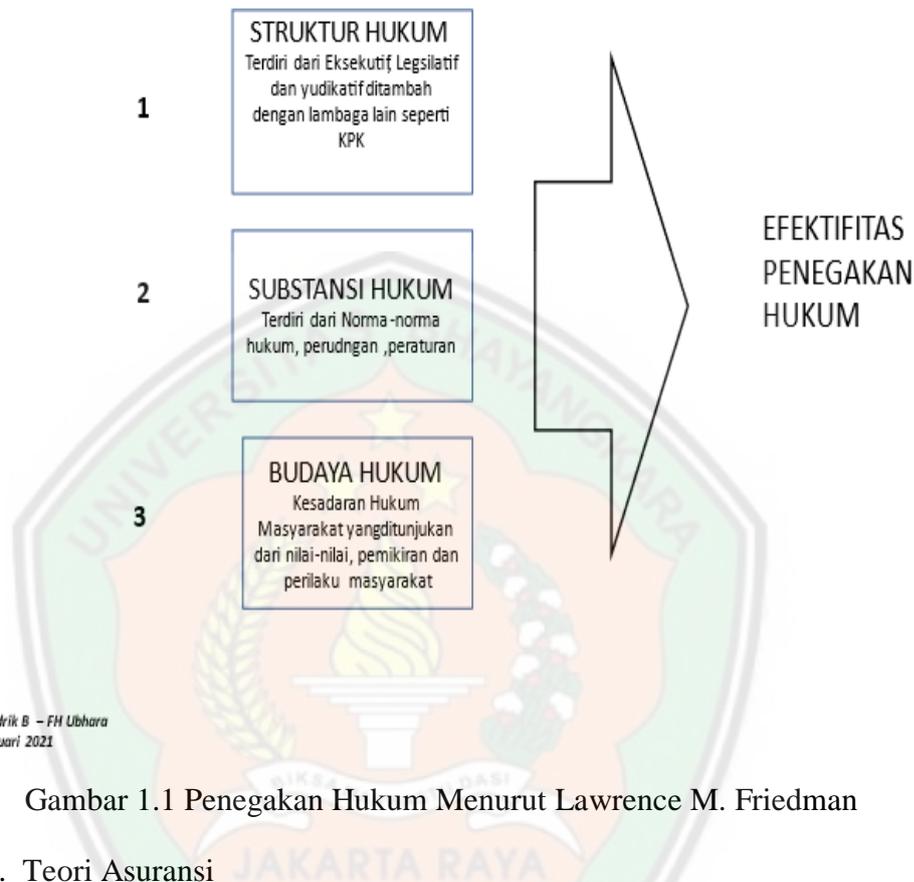
Hukum berfungsi sebagai kontrol sosial dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara, selain itu, juga berfungsi menjaga ketertiban untuk mencapai kesejahteraan masyarakat (*welfare*)¹¹. Sedangkan Satjipto Rahardjo¹² dalam bukunya Ilmu Hukum, memberikan pandangannya soal penegakan hukum, merupakan pelaksanaan hukum yang dilaksanakan dalam kehidupan masyarakat secara nyata. Dapat diartikan bahwa sekali hukum itu dibuat, perlu segera disusul penyebarluasan dan sosialisasi kepada masyarakat agar diterapkan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat. Lebih lanjut Teori penegakan hukum yang

¹¹ Mukadir Iskandar Syah, Ilmu Hukum dan Kemasyarakatan, PT. Tatanusa cetakan pertama 2017, hlm.39—40.

¹² Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, cetakan ke-8 tahun 2014.

digunakan oleh penulis adalah teori yang dikemukakan oleh Lawrence M Friedman. Teori ini dapat digambarkan seperti berikut:

3 KOMPONEN UTAMA DALAM PENEGAKAN HUKUM MENURUT LAWRENCE M FRIEDMAN



Joseph Hendrik B – FH Ubhara
Skripsi, Januari 2021

Gambar 1.1 Penegakan Hukum Menurut Lawrence M. Friedman

1.5.2.2. Teori Asuransi

Secara harfiah asuransi diartikan pertanggungungan atau perlindungan atas suatu obyek dari ancaman atau kemungkinan terjadinya kerugian¹³. Dengan kata lain asuransi ini dapat dikatakan sebagai, sistem, kegiatan usaha dalam bentuk perlindungan atau ganti rugi secara finansial untuk kerugian harta benda. Seperti tercantum di dalam Buku Kesatu Bab IX, Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pengertian asuransi adalah sebagai berikut: "Asuransi atau Pertanggungungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau

¹³ Agoes Parera, *Hukum Asuransi Indonesia*, Yogyakarta: Penerbit PT Kanisius, 2019, hlm.23.

kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.” Adapun pengertian asuransi yang tertulis di dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian, yaitu: “Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk: a. memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau b. memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.

1.5.2.3. Pengertian Pelayaran

Mengacu pada Undang-Undang Pelayaran no. 17 tahun 2008, yang disebut sebagai pelayaran adalah suatu kesatuan sistem transportasi yang mencakup semua alat transportasi perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Sedangkan yang disebut perairan disini adalah Perairan Indonesia, yaitu laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalamannya dari Sabang sampai Merauke dan dari Miangas di Sangir Talaud hingga Pulau Rote. Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Penegasan tentang keselamatan pada Undang-Undang Pelayaran no.17 tahun 2008 terdapat pada bab 1, pasal 1, butir 32. Tertulis bahwa Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

1.5.2.4. Pengertian Keselamatan Pelayaran

Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Bab I, Ketentuan Umum, Pasal 1 butir 34 adalah: Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan

dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.¹⁴ Keselamatan pelayaran adalah sesuatu yang mutlak dan tidak bisa ditawar-tawar dalam sebuah operasi pelayaran partikelir diluar operasi pelayaran militer. Ketentuan keselamatan pelayaran bersifat internasional dan harus diikuti oleh negara-negara yang merupakan anggota IMO (*International Maritime Organization*), atau organisasi maritim internasional.

1.5.2. Kerangka Konseptual

1.5.2.1. Teori Asuransi Pelayaran (*Marine Insurance*)

Dalam asuransi pelayaran dikenal ada dua kelompok pertanggungan, yakni *Marine Hull & Machinery* (rangka kapal dan mesin/peralatannya) dan P & I (*Protect & Indemnity*). Asuransi rangka kapal dan permesinan (H&M) ialah jenis asuransi kerugian yang melingkupi lambung kapal dan mesin serta peralatan kapal laut. Disini asuransi sebagai penanggung mengadakan perjanjian penanggungan dengan tertanggung perihal suatu obyek yaitu kapal. Objek Pertanggungan lambung dan mesin kapal (*Marine Hull and Machinery*) dapat berupa: kapal dan mesin kapal beserta bagian mesin kapal seperti: *connecting rod, cylinder block, cylinder liner, rocker arm inlet valve*.

Pihak yang terlibat dalam dalam asuransi pelayaran:

1. Penanggung, adalah perusahaan asuransi pelayaran yang menerima pengalihan risiko dari para pemilik kapal dan atau muatan kapal.
2. Tertanggung, yaitu pemilik kapal dan atau pemilik muatan kapal atau yang memiliki kepentingan atas suatu obyek yaitu kapal atau muatan nya yang dipertanggungkan.
3. Penaksir Kerugian (*Loss Adjuster*), ialah jasa kegiatan dalam memberikan evaluasi dan penaksiran atas nilai klaim ganti-rugi dari tertanggung (perusahaan pelayaran) kepada asuransi penanggung. Penaksiran dan

¹⁴ Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

evaluasi ini didasarkan ketentuan yang terdapat di dalam polis (*breach of warranty*) dan kaidah umum asuransi.

4. Surveyor, ditunjuk oleh asuransi pelayaran sebagai penanggung, untuk mewakilinya dalam melakukan survei, termasuk survei lapangan dengan maksud mengumpulkan fakta-fakta, informasi dan data di lapangan atas kejadian yang menimbulkan kerugian bertanggung sehubungan dengan kejadian dimana selanjutnya diserahkan kepada *Loss Adjuster*.
5. Pialang Asuransi (*Insurance Broker*), ialah pihak atau seseorang dalam sebuah perusahaan perantara asuransi yang memenuhi persyaratan untuk memberi rekomendasi atau mewakili Pemegang Polis (bertanggung), dalam melakukan penutupan asuransi dan/atau penyelesaian klaim.
6. Adapun risiko-risiko yang dijamin pada polis *Marine Hull and Machinery* antara lain:
 - a. Marabahaya di lautan misalnya cuaca buruk, kandas, kapal tenggelam, bertubrukan dan lain-lain yang merupakan *Perils of The Sea*.
 - b. Kebakaran dan/atau ledakan diatas kapal (*fire onboard*)
 - c. Tindakan pencurian, pembongkaran dengan kekerasan yang dilakukan oleh orang dari luar kapal.
 - d. Pembuangan barang atau benda ke laut (*jettison*). Meskipun pembuangan barang ini dimaksudkan untuk kepentingan keselamatan.
 - e. Tindakan perompakan (*Piracy*)
 - f. Tertimpa oleh pesawat jatuh atau benda-benda angkasa lainnya.
 - g. Tersambar petir berkekuatan tinggi, letusan gunung berapi, gempa bumi besar yang menyebabkan tsunami.
 - h. Kecelakaan kerja yang terjadi saat operasi bongkar muat kargo atau pengisian bahan bakar.
 - i. *Bursting of boilers* pada kapal, dll.
 - j. Akibat dari kelalaian nakhoda, awak kapal atau pandu. Kelalaian yang mana telah menimbulkan kecelakaan atau kejadian yang merugikan.

- k. Akibat kelalaian pekerjaan oleh kontraktor perbaikan atau penyewa kapal.
- l. Tindakan pengambil-alihan kapal secara paksa oleh nakhoda dan awak kapal (*Barratry*)
- m. Tindakan oleh pihak yang berwenang / berwajib dalam mencegah atau mengurangi dampak polusi (*Pollution Hazard*)
- n. Tanggung jawab hukum akibat tabrakan kapal (*Collusion Liability*)
- o. Kontribusi *General Average* dan operasi penyelamatan kapal atau operasi *salvage*
- p. Biaya-biaya penyelamatan / *salvage (Sue and Labour)*. Yaitu biaya-biaya yang timbul dalam sebuah operasi penyelamatan kapal yang kecelakaan seperti kandas, tenggelam, terbakar dan lain-lain.

1.5.2.2. Pengertian Klaim atas *Marine Hull and Machinery* Akibat Kecelakaan Kapal

Penyelesaian klaim dalam asuransi lambung dan mesin kapal (*H&M/Marine Hull and Machinery*) pada prinsipnya tidak berbeda dengan asuransi kerugian yang lain. Adapun hak pemilik kapal atau pemilik muatan yang menjadi bertanggung haruslah dipenuhi oleh penanggung (asuransi), dengan catatan sejauh memenuhi syarat-syarat dan ketentuan seperti ditentukan dan diatur dalam polis. Proses pencairan dan pembayaran klaim kerugian pada asuransi *H&M* tidak berbeda dengan halnya dalam asuransi kerugian yang lain, seperti:

1. Pembayaran klaim murni, adalah pencairan ganti rugi untuk klaim yang sepenuhnya memenuhi semua persyaratan seperti diatur dalam polis lengkap dengan dokumen pendukungnya.
2. Pembayaran *exgratia*, ini tidak biasa, sebab disini penanggung membayarkan atau mencairkan klaim meskipun sebenarnya asuransi tidak wajib untuk membayarkannya. Dalam hal ini biasanya diberikan semata-mata atas pertimbangan komersial seperti hubungan antar client untuk nasabah potensial.

3. Pembayaran klaim kompromis, disini pembayaran klaim dilakukan berdasarkan adanya kesepakatan antara para pihak yang bersangkutan. Biasanya disebabkan adanya perbedaan penafsiran teknis atas kerugian yang terjadi.

1.5.2.3. Pengertian Kerugian Akibat Kapal Tenggelam

Kerugian-kerugian yang diderita apabila terjadi kecelakaan kapal tenggelam yang terbesar adalah antara lain:

1. Kehilangan nyawa manusia
2. Kerugian materi berupa kapal, peralatan kapal
3. Kerugian lingkungan, pencemaran lingkungan terganggunya alur pelayaran
4. Kerugian komersil berupa: kehilangan sewa, kehilangan setelah penyitaan, gangguan perdagangan.

Dengan adanya penutupan polis asuransi pelayaran, maka pada umumnya asuransi akan menutup dua golongan yaitu:

1. *Marine Hull & Machinery*, yaitu kerugian akibat kerusakan atau kehilangan lambung kapal atau mesin dan peralatannya.
2. *P & I Club (Protect and Idemnity)*, yaitu asuransi yang menutup kerugian-kerugian yang diderita oleh pihak ketiga seperti lingkungan, kapal lain (jika tabrakan), santunan kematian bagi awak kapal yang meninggal atau pihak lain akibat kecelakaan kapal, dermaga atau properti milik pihak ketiga yang ada di lautan.

1.5.2.4. Tindak Pidana Korupsi

Dari sudut pandang hukum¹⁵, pengertian korupsi telah dijabarkan dalam paling sedikit 13 buah pasal yang tertulis pada Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 dimana telah diubah oleh Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang

¹⁵M. Syamsa Ardisasmita, DEA Deputy Bidang Informasi dan Data KPK, *Seminar Nasional Upaya Perbaikan Sistem Penyelenggaraan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Jakarta*, 23 Agustus 2006

Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi. Dalam undang-undang ini korupsi dijabarkan dalam tigapuluh pasal. Dimana pasal-pasal tersebut secara jelas menyebutkan perbuatan apa saja yang dapat dijatuhkan sanksi pidana. Adapun ketigapuluh Tipikor tersebut dapat kita kelompokkan sebagai berikut: 1. Tindakan tahu perbuatan yang menyebabkan kerugian keuangan negara; 2. Perbuatan suap-menyuap; 3. Tindakan penggelapan dalam jabatan; 4. Upaya pemerasan dan pemerasan; 5. Tindakan atau perbuatan curang; 6. Pengaturan pengadaan yang termasuk benturan kepentingan ;7. Gratifikasi. diluar dari bentuk dan jenis tipikor diatas, ada perbuatan tindak pidana yang berhubungan dan berkaitan erat dengan tipikor yang tertulis dalam Undang-Undang No.31 Tahun 1999 jo. UU No. 20 Tahun 2001. Adapun tindakan dan perbuatan pidana yang dimaksud seperti: 1. Merintang proses pemeriksaan perkara korupsi 2. Tidak memberi keterangan atau memberi keterangan yang tidak benar 3. Bank yang tidak memberikan keterangan rekening tersangka 4. Saksi atau ahli yang tidak memberi keterangan atau memberi keterangan palsu 5. Orang yang memegang rahasia jabatan tidak memberikan keterangan atau memberikan keterangan palsu, 6. Saksi yang membuka identitas pelapor.

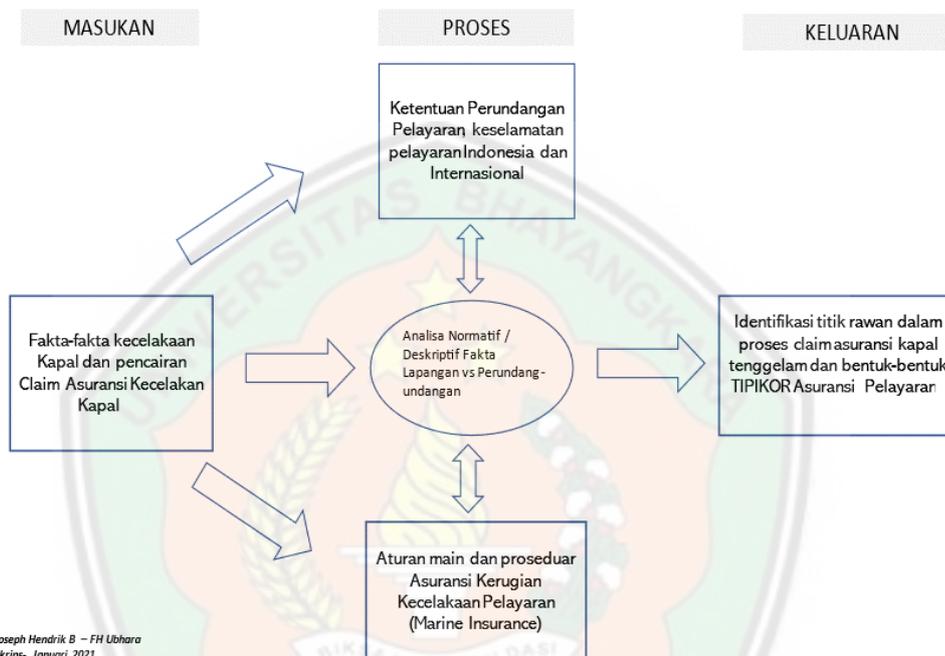
1.5.2.5. Pengertian Korupsi pada Keuangan Negara¹⁶

Yang dimaksud dengan kerugian negara adalah berkurangnya keuangan negara seperti telah diatur di pasal 1 angka 22 Undang-Undang Perbendaharaan Negara. Pasal ini menjelaskan bahwa kerugian negara itu ialah kekurangan uang surat berharga dan barang yang nyata dan pasti jumlahnya sebagai akibat perbuatan melawan hukum baik sengaja maupun lalai. Sementara dalam pasal 2 Undang-Undang Tipikor, ayat 1 disebutkan: "setiap orang yang secara melawan hukum melakukan perbuatan memprekaya diri sendiri atau orang lain atau suatu korporasi yng dapat merugikan keuangan negara atau perekonomian negara, dipidana penjara paling singkat 4 (empat) tahun dan denda paling sedikit Rp.200.000.000 (dua ratus juta rupiah) dan paling banyak Rp.1.000.000.000 (satu milyar rupiah)."

¹⁶Ridwan Khairandy, *Korupsi: Kerugian Keuangan Negara di BUMN*, Yogyakarta: FH UII Press, 2018, hlm.102

1.5.3. Kerangka Pemikiran

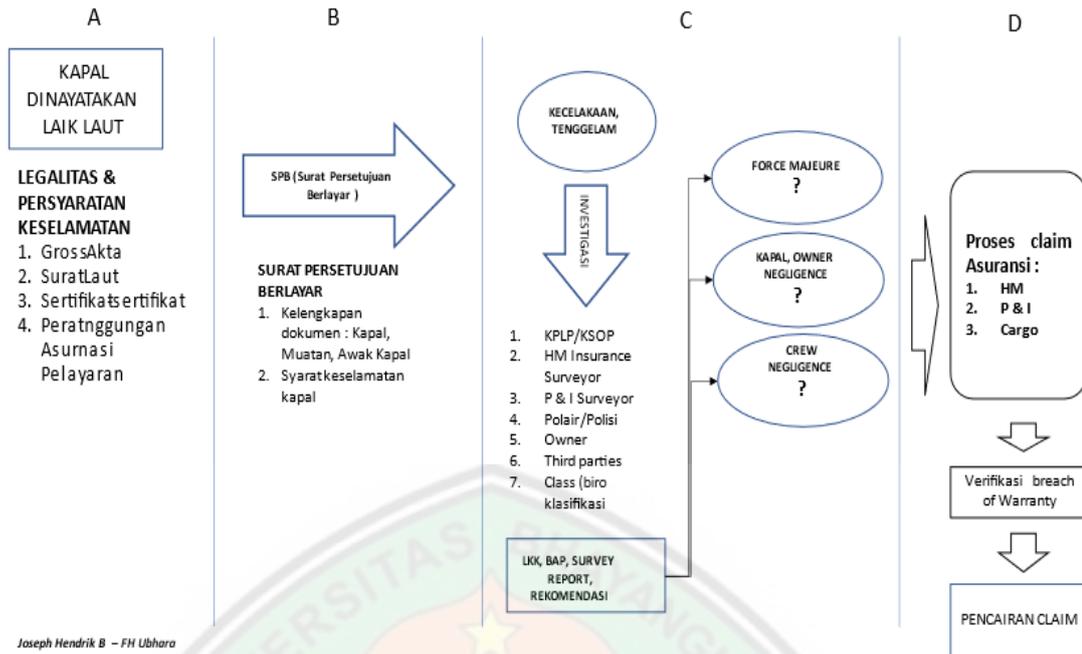
Dari penjelasan dalam latar belakang dan identifikasi serta perumusan masalah, teori hukum disusun kerangka pemikiran seperti bagan dibawah. Bagan kerangka pemikiran utama dalam penelitian tentang Tipikor dalam pencairan klaim asuransi kapal tenggelam ini dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 1.2 Kerangka Pemikiran

Sedangkan secara garis besar, proses penetapan laik laut tidaknya kapal hingga layak tidaknya kapal tersebut mendapat penggantian ganti rugi dapat digambarkan dalam diagram alir dibawah ini.

PERSYARATAN KAPAL, KECELAKAAN, PROSES INVESTIGASI DAN KLAIM ASURANSI



Gambar 1.3 Proses Klaim Asuransi Kecelakaan Kapal

Penjelasan:

Setiap terjadi kecelakaan kapal, maka selain upaya-upaya penyelamatan korban, khususnya korban manusia, maka kapal ataupun awak kapalnya haruslah segera melaporkan kecelakaan tersebut ke otoritas Pelabuhan terdekat, Pelabuhan keberangkatan atau Pelabuhan tujuan serta yang penting adalah Kantor Pusat atau kantor perwakilan perusahaan di pelabuhan terdekat.

Laporan tersebut mencakup paling sedikit antara lain:

1. Jenis kecelakaan
2. Posisi kapal
3. Korban jiwa, barang, lingkungan
4. Upaya penyelamatan yang dilakukan serta upaya lain untuk menghindari korban jiwa serta kerugian barang dan lingkungan.

Pihak yang berwenang, dalam hal ini Perhubungan Laut melalui KPLP (kesatuan penjagaan laut dan pantai); SATPOLAIR (Satuan Polisi Perairan) baik secara terpisah maupun bersama – sama dengan wakil perusahaan akan menyelidiki untuk memperoleh informasi mengenai kelaik-lautan kapal (kelayakan kapal); penyebab kecelakaan, serta nilai kerugian akibat kecelakaan.

Pihak asuransi yang menanggung kerugian atas kapal tersebut (*hull & machinery*), kerugian muatan (*cargo insurance*) serta kerugian korban jiwa, lingkungan serta pihak ketiga (*protection & indemnity*) akan mengirimkan perusahaan jasa survey kelautan (*independent marine surveyor*) untuk mencari informasi yang sama. KPLP akan menerbitkan hasil penyidikannya dalam bentuk dokumen LKK (laporan kecelakaan kapal).

Bagian akhir dalam rangkaian kejadian kecelakaan kapal ini adalah ganti rugi dan sanksi. Ganti rugi akan ditanggung oleh asuransi berdasarkan hasil penyidikan, LKK serta penilaian nilai kerugian oleh perusahaan penilai kerugian (*loss adjuster*). Apabila terbukti adanya pelanggaran atas undang-undang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut, sanksi akan diberikan oleh kementerian Perhubungan berupa pencabutan ijazah, sertifikat hingga ijin berlayar atau ijin operasi. Sanksi pidana akan dijatuhkan pengadilan apabila hasil penyidikan Satpolair ditemukan adanya unsur tindak pidana.

Kepentingan perusahaan pelayaran pemilik kapal atau perusahaan pemilik barang dalam pertanggungungan atas kerugian melalui cairnya dana klaim dari asuransi yang begitu besar adalah titik rawan terjadinya tindak pidana korupsi

